

srm 

[short report]

maritime
economy

P3 Network e gli equilibri mondiali del trasporto marittimo: Gioia Tauro e Napoli nella rete dei carriers

P3 Network è il nome della nuova alleanza che sta per nascere tra i tre carrier europei, leader mondiali del trasporto marittimo container, la danese Maersk Line, la svizzera MSC e la francese CMA CGM, insieme detentrici di una quota di mercato del 37% dei teus (6,5 milioni) trasportati sul globo terrestre (Alphaliner 2013).

Economie di scala, efficienza gestionale, ottimizzazione del servizio sono gli obiettivi primari che si sono posti i tre titani ma ciò induce anche a preoccupazioni da parte degli operatori del trasporto marittimo che si pongono quesiti cui solo il tempo potrà rispondere.

La nuova rete di servizi vede assegnata una flotta di 255 portacontainer per una capacità di stiva pari a 2,6 milioni di teus e sarà suddivisa in cinque principali rotte di traffico: i collegamenti Asia-Nord Europa, che saranno realizzati con otto rotazioni; la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero, che sarà coperta con cinque rotazioni; i collegamenti Asia-USA (West Coast) e Asia-USA (East Coast), realizzati rispettivamente con cinque e quattro rotazioni; le linee transatlantiche, che presenteranno cinque rotazioni.

L'alleanza porterà ad ottimizzare i container trasportati ed a rendere le navi piene di merci nei limiti del possibile, contrariamente a quanto successo sinora dove le *big ships* hanno spesso trasportato contenitori vuoti. A questo seguirà un minor di navi in circolazione poiché giocoforza le rotte verranno razionalizzate e ciò verosimilmente porterà all'utilizzo di mezzi più grandi; osservando la tabella alla fine dell'articolo viene all'occhio l'utilizzo delle 19.000 teus per coprire la rotta Asia Nord-Europa

denominata Albatros che nel Mediterraneo, come porto Europeo, tocca soltanto lo spagnolo Algesiras e qui già l'Italia è tagliata fuori così come in quasi tutti i servizi che prevedono questa rotta e che vedono passare le mega navi da 13 e 14 mila teus.

Sono comunque **cinque** i porti italiani inclusi nella rete di servizi del network, che CMA CGM, Maersk e MSC intendono avviare nel secondo trimestre del prossimo anno, dopo aver ricevuto il benestare dalle autorità competenti.

Il porto di **Gioia Tauro** verrà scalato nell'ambito dei collegamenti Asia-Nord Europa (servizio *Silk*), Asia-Mediterraneo/Mar Nero (servizi *Dragon* e *Jade*) e nei collegamenti transatlantici (servizi *Medusa* e *MedGulf*).

I porti di **Genova** e **La Spezia** saranno interessati dal servizio *Dragon* sulla rotta Asia-Mediterraneo, dal servizio *Medusa* sulla rotta Mediterraneo-USA costa orientale e dal servizio *MedGulf* sulla rotta Mediterraneo-Golfo USA, mentre il solo scalo spezzino sarà incluso anche nel servizio Jade che percorrerà la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero. Il porto di **Trieste** sarà scalato dal servizio *Phoenix* sulla rotta Asia-Mediterraneo. Il porto di **Napoli** farà parte del servizio *Medusa* che collegherà il Mediterraneo con la East Coast USA.

Le nostre realtà saranno comunque protagoniste della rotta Asia-Mediterraneo-Mar Nero e delle rotte transatlantiche mentre ad ora non sono coinvolte negli interessanti servizi che attraccano sulle west e east coast degli Stati Uniti.

Si è avviato anche quindi un processo di selezione dei porti che almeno per ora vede tre infrastrutture del nord – Genova, La Spezia e Trieste – e 2 del Mezzogiorno – Napoli e Gioia Tauro, protagoniste. Non volendo soffermarsi su quale potrà essere il ruolo svolto dagli altri porti hub e in generale dagli altri porti italiani che stanno comunque conseguendo buoni risultati, è bene affacciarsi a quelle emergenze che ora dovremmo affrontare alla luce di questo fenomeno, verosimilmente pensando che per forza di cose possano succederne altri dello stesso tipo. Più che altro si tratta di emergenze che i nostri porti dovranno comunque affrontare anche a prescindere da P3 ma che ora diventano sempre più pressanti.

Un buon inizio potrebbe essere quello di fare un punto della situazione sui dragaggi dei fondali dei nostri porti, il disegno dei fondali dovrebbe essere completato e fare una scelta che ha anche risvolti ambientali è opportuno. La P3 ha anche fissato il tonnellaggio delle navi che devono attraccare e rendersi conto che queste hanno bisogno di sbarchi e imbarchi rapidi nonché di fondali disponibili sarebbe una presa di coscienza di non poco conto. Iniziare i lavori poi sarebbe un altro passaggio necessario e da fare al più presto.

Un secondo passo potrebbe essere quello di chiudere ormai l'annosa vicenda della riforma portuale; la legge 84/94 ormai sta per compiere 20 anni e non si intravedono orizzonti di cambiamento. Al di là della normativa sarebbe anche in questo caso ottima cosa cercare di definire almeno i punti riguardanti l'autonomia finanziaria e i punti che dovrebbero rispondere alla domanda *"quali sono le risorse annualmente disponibili per lo sviluppo del nostro settore portuale"*.

In una ricerca di SRM fu posta al colosso Maersk la seguente questione *"come selezionate i porti da scalare?"* e la risposta fu *"li selezioniamo tenendo conto di"* (riportiamo la slide che fu proiettata all'evento di presentazione):

**Criticità del sistema portuale,
fenomeni in atto e trasformazioni richieste**

Cosa vogliono i carrier?

SELECTION CRITERIA FOR REFERENCE PORTS

- Cost structure
- Berth availability
- Productivity
- Draft
- Catch area
- Rail/feeder connections
- Investments

}

ABBIAMO TUTTO
QUESTO?
SÌ....
SOLO QUALCOSA...

Fonte: Maersk

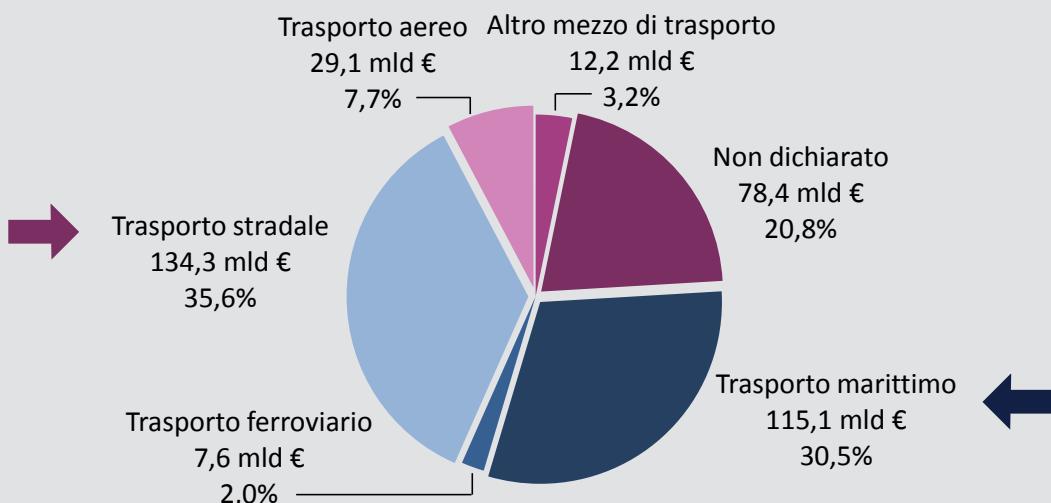
Ed al riguardo vorremmo soffermarci sull'ultimo punto che forse vuol dire selezionare i porti che investono e crescono offrendo quindi servizi di qualità.

Ebbene si rende allora necessario un piano di sviluppo portuale così come la Spagna ed altre nazioni europee hanno un programma che indichi di quante risorse si hanno disponibili e per fare cosa ma in modo puntuale e sicuro.

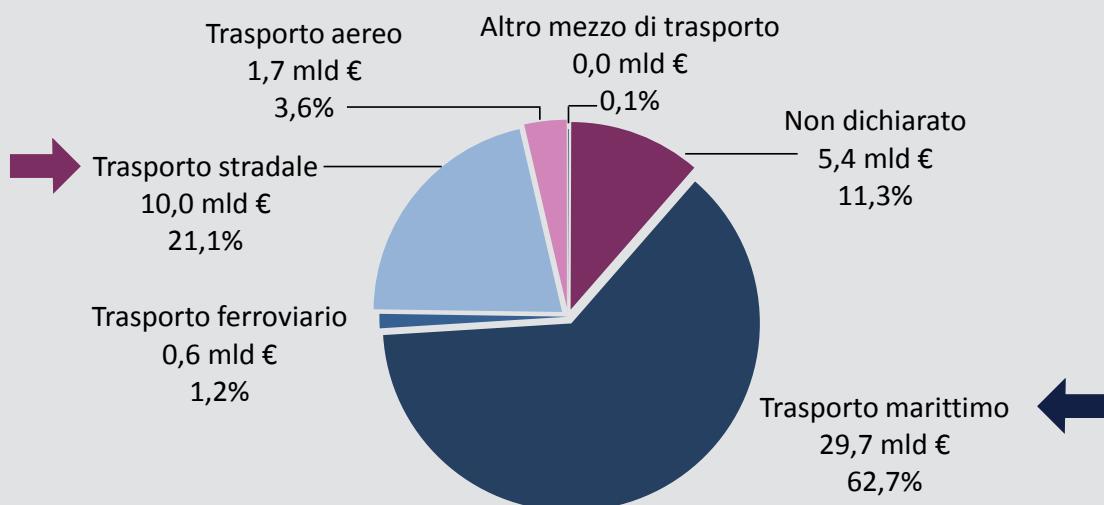
Il nostro sistema portuale poggia su una progettualità che ormai ha tanti anni e magari se la metà dei progetti rimasti fermi fosse stata realizzata probabilmente la P3 ma anche altri *carriers* avrebbero forse tenuto in maggior considerazione i nostri porti.

La nostra fotografia logistica: il commercio internazionale

Intercambio commerciale - ITALIA



Intercambio commerciale - MEZZOGIORNO



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 30.06.2013

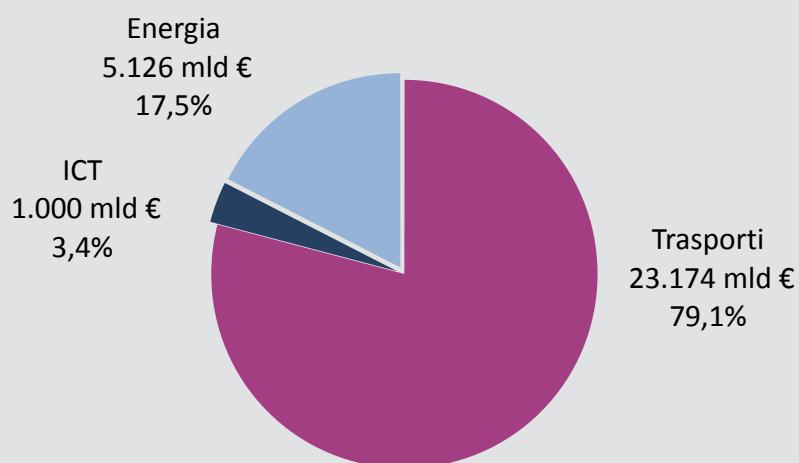
La strada con il 35,6% e il mare con il 30,5% sono le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale raddoppia se si considera il Mezzogiorno.

È ancora ridotta la quota del trasporto merci su ferrovia (2%).

Tutto questo porta anche ad un'altra riflessione sull'utilizzo dei fondi comunitari. Siamo ad un passo dall'inizio della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 e vi sarà una dotazione importante per realizzare e consolidare le infrastrutture; anche in questo caso occorre decidere quali infrastrutture potenziare e fare scelte precise se vogliamo andare avanti e cogliere le opportunità che offre il trasporto marittimo. Sino ad ora queste risorse sono state impiegate in modo lento e farraginoso, nonché con un'efficacia modesta denotata dalle continue riprogrammazioni e ripensamenti sui settori in cui concentrarsi. SRM suggerisce da tempo di puntare su pochi progetti e che abbiano una valenza europea così da andare ad integrarsi con le reti TEN e con i mercati produttivi dove vi sia un'elevata presenza manifatturiera.

Una riflessione sul futuro

*La nuova Agenda 2014-2020
il Programma Connecting Europe Facility*



Fonte: elaborazione SRM su dati Commissione Europea, 2013

È indirizzato allo sviluppo di infrastrutture nei comparti dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Ha uno stanziamento complessivo di quasi 30 mld di € dei quali 23,2 indirizzati ai trasporti.

Per il completamento di tale rete la Commissione Europea stima che occorrono 540 mld di €.

Una stima di SRM porta a dire che l'aumento del 3% della nostra quota di mercato container nel Mediterraneo (opportunamente lavorata e quindi logisticizzata) porterebbe ad un aumento del fatturato delle nostre imprese di oltre 3,2 miliardi di euro. Stima da prendere con la dovuta cautela ma che dà comunque il senso della dimensione dell'opportunità (o del problema) che abbiamo. Una nazione come la nostra che ha la sua centralità geografica non dovrebbe essere al 24° posto del ranking mondiale (della World Bank) per competitività logistica; un posto di rilievo dovrebbe essere almeno il collocarsi nelle prime 10 posizioni.

Un Paese come il nostro che trasporta via mare un terzo dei propri interscambi commerciali e che ha un sistema armatoriale di primo livello dovrebbe avere una politica marittima e strategica fortemente votata alla competitività ed alla attrattività dei porti. Occorre dunque avviare una profonda riflessione su chi vogliamo essere sul tema del trasporto marittimo.

CONFIGURAZIONE DELLA NUOVA RETE DELL'ALLEANZA ARMATORIALE P3 NETWORK:

Servizi Asia-Nord Europa				
ALBATROS	LION	SHOGUN	CONDOR	SWAN
Ningbo Shanghai Xiamen Yantian Tanjung Pelepas Suez Algeciras Tanger Med Rotterdam Bremerhaven Wilhelmshaven Tanger Med Suez Tanjung Pelepas Yantian Ningbo 10 navi x19000 teu	Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Tanjung Pelepas Suez Sines Anversa Zeebrugge Dunkerque Southampton Le Havre Marsaxlokk Suez King Abdullah Jeddah Singapore Vung Tao Nansha Hong Kong Yantian USWC 16 x 11500 teu	Kobe Nagoya Yokohama Ningbo Shanghai Hong Kong Yantian Tanjung Pelepas Suez Le Havre Felixstowe Bremerhaven Wilhelmshaven Rotterdam Suez Colombo Tanjung Pelepas Hong Kong Kobe 11 x 13000 teu	Ningbo Shanghai Xiamen Hong Kong Chiwan Tanjung Pelepas Port Kelang Suez Southampton Amburgo Bremerhaven Felixstowe Zeebrugge Le Havre Algeciras Beirut Suez Port Kelang Chiwan Ningbo 10 x 8500 teu	Busan Dalian Tianjin/Xingang Qingdao Ningbo Shanghai Chiwan Yantian Tanjung Pelepas Suez Rotterdam Amburgo Bremerhaven Anversa Suez Tanjung Pelepas Shanghai Busan 11 x 13000 teu
BALTIC	SKAW	SILK		
Busan Kwangyang Shanghai Yantian Tanjung Pelepas Suez Bremerhaven Gdansk Aarhus Bremerhaven Felixstowe Suez Singapore Chiwan Busan 12 x 14000 teu	Qingdao Ningbo Shanghai Nansha Yantian Tanjung Pelepas Colombo Suez Felixstowe Bremerhaven Goteborg Rotterdam Anversa Le Havre Suez Salalah Khor Fakkan Jebel Ali Singapore Chiwan Qingdao 12 x 13000 teu	Tianjin Xingang Kwangyang Busan Qingdao Shanghai Ningbo Chiwan Singapore Suez Le Havre Anversa Amburgo Felixstowe Gioia Tauro Suez Khor Fakkan Jebel Ali Singapore Yantian Tianjin Xingang 12 x 13000 teu		

Servizi Asia-Mediterraneo/Mar Nero				
DRAGON	JADE	TIGER	PHOENIX	GREAT SEA
Dalian Xingang Tianjing Busan Ningbo Shanghai Xiamen Chiwan Yantian Singapore Port Kelang King Abdullah City Marsaxlokk	Quingdao Shanghai Ningbo Nansha Chiwan Yantian Singapore Gioia Tauro	Qingdao Busan Shanghai Ningbo Xiamen Yantian Chiwan Singapore <i>Suez Transit</i> Port Said Beirut Istanbul Evyap La Spezia Genova	Busan Ningbo Shanghai Hong Kong Chiwan Yantian Singapore Port Said Koper	Busan Qingdao Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Singapore Port Kelang Evyap Istanbul Constanta Odessa Ilyichevsk Istanbul Piraeus Port Said Singapore Xiamen
Fos Sur Mer Valencia	Marsaxlokk Salalah Khor El Fakkan Jebel Ali	Marsaxlokk Port Said King Abdullah Jabel Ali	Rijeka Port Said Tanjung Pelepas Chiwan Yantian Xiamen Los Angeles (ca) Oakland (ca)	Piraeus Port Said Singapore Xiamen
Gioia Tauro	Jebel Ali Abu Dhabi Singapore Quingdao	Khor Al Fakkan Singapore Yantian	Vladivostok Busan	Vladivostok Busan
Port Said King Abdullah City Jeddah Port Kelang Singapore Xiamen Dalian				
Servizi Asia-USA (West Coast)				
PEARL	EAGLE	JAGUAR	NEW ORIENT	SUNRISE
<i>Europa</i>	<i>Europa</i>	<i>Oakland-Orient</i>	<i>La/Lgb-Orient</i>	Kobe Busan Qingdao Kwangyang Busan Hakata Nagoya Yokohama La/Long Beach Oakland
Suez Singapore Vung Tau Nansha Hong Kong Yantian La/Long Beach Vostochniy Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Tanjung Pelepas Suez	Suez Tanjung Pelepas Chiwan Yantian Xiamen La/Long Beach Oakland Vostochniy Busan Ningbo Shanghai Hong Kong Chiwan Yantian Singapore Suez	Kaohsiung Hong Kong Xiamen Fuzhou Shanghai Ningbo Long Beach Vostochniy	Dalian Xingang Qingdao Shanghai La/Long Beach Oakland <i>Kaohsiung-Jaguar</i> 13 x 9500 teu	Dalian Xingang Qingdao Shanghai La/Long Beach Oakland Dutch Harbor Yokohama Kobe 6 x 4500 teu
<i>Europa</i>	<i>Europa</i>	<i>Dalian-Orient</i>		
16 x 11500 teu	15 x 9500 teu			
Servizi Asia-USA (East Coast)				
EMPIRE	AMERICA	ATLANTIC	EVERGLADES	SUNRISE
Yokohama Shanghai Ningbo Hong Kong Yantian Suez New York Norfolk Savannah Suez Tanjung Pelepas Hong Kong Yantian Shanghai Busan USWC 16 x 8500 teu	Xiamen Chiwan Yantian Singapore Salalah Suez Haifa New York Baltimore Norfolk Savannah Freeport Haifa Suez Salalah Colombo Singapore Shanghai 12 x 8500 teu	Kaohsiung Ningbo Shanghai Tanjung Pelepas Suez Valencia Algeciras New York Savannah Charleston Tangier Marsaxlokk Suez Singapore Kaohsiung 12 x 8500 teu	Yantian Ningbo Shanghai Qingdao Busan Panama Miami Houston Mobile Panama Vostochniy Yantian 10 x 5000 teu	Kobe Busan Qingdao Kwangyang Busan Hakata Nagoya Yokohama La/Long Beach Oakland Dutch Harbor Yokohama Kobe 6 x 4500 teu

Servizi transatlantici

US NATL	US SATL/MEXICO	US GULF	MEDUSA	MEDGULF
Bremerhaven	Anversa	Anversa	Gioia Tauro	Gioia Tauro
Felixstowe	Rotterdam	Rotterdam	Napoli	La Spezia
Rotterdam	Bremerhaven	Felixstowe	La Spezia	Genova
Anversa	Le Havre	Bremerhaven	Genova	
Le Havre	Charleston	Le Havre		Barcellona
New York	Freeport	New York	Fos Sur Mer	Valencia
Baltimore	Miami	Charleston	Valencia	Sines
Norfolk	Veracruz	Savannah	Sines	Freeport
New York	Altamira	Houston	New York	port Everglades
Bremerhaven	Miami	New Orleans	Boston	Veracruz
Felixstowe	Savannah	Mobile	Baltimore	Altamira
Rotterdam	Charleston	Freeport	Norfolk	Houston
Anversa	Anversa	Norfolk	Savannah	New Orleans
Le Havre	Rotterdam	Anversa	Charleston	Miami
New York	Bremerhaven	Rotterdam	Valencia	Freeport
	Le Havre	Felixstowe		Sines
		Bremerhaven	Gioia Tauro	Algeciras
		Le Havre	Napoli	Barcellona
			La Spezia	Gioia Tauro
			Genova	La Spezia
				Genova
			Fos Sur Mer	Barcellona
			Valencia	Valencia
			Sines	Sines
			New York	Freeport